Deutscher Bundestag **Drucksache 17/8286**
17. Wahlperiode 30. 12. 2011

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Martin Burkert, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD – Drucksache 17/8198 –

Situation der nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Mit der Bahnreform von 1994 wurde Artikel 87 des Grundgesetzes (GG) geändert. Nach Artikel 87e Absatz 4 und 5 GG muss der Bund den Ausbau und den Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes gewährleisten.

Darüber hinaus gibt es neben den bundeseigenen Eisenbahnen gemäß § 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) eine Vielzahl nichtbundeseigener Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), die die Finanzierung ihrer Schienenwege zum großen Teil selbst leisten müssen. Die öffentliche Förderung beschränkt sich auf Finanzhilfen über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und der Länder, die projektbezogen und auf freiwilliger Basis Investitionszuschüsse bereitstellen. Diese Mitfinanzierung ist aber zeitlich gebunden und bietet keine angemessene Planungssicherheit für die betroffenen EIU. Ein gut funktionierendes und ganzheitlich genutztes Schienennetz in Deutschland ist daher nicht garantiert. Schon allein angesichts der zu erwartenden zusätzlichen Güterverkehrsmengen in den nächsten Jahren sollten Infrastrukturmaßnahmen wie Instandhaltung oder Ausbauten am nichtbundeseigenen Schienennetz auch im Interesse des Bundes liegen.

1. Wie viele nichtbundeseigene EIU sind aktuell in Deutschland gemeldet (bitte die Unternehmen auflisten)?

Zur Beantwortung wird auf die Informationen des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) im Internet verwiesen (www.eba.bund.de; Pfad: Startseite > Infothek > Eisenbahnunternehmen > Eisenbahninfrastrukturunternehmen). Die Liste des EBA umfasst sämtliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) in Deutschland, auch die der Deutschen Bahn AG (DB AG). Die EIU der DB AG sind am Namen erkenntlich.

2. Welche bundeseigenen Strecken mit welcher Streckenlänge, gegliedert nach Jahren und Bundesländern, wurden seit der Bahnreform 1994 an

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 28. Dezember 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

nichtbundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen verkauft oder verpachtet?

Siehe Liste in der Anlage; die Daten basieren auf Angaben der DB AG. Über Strecken, die nach der Stilllegung zum Zweck späterer Reaktivierung an Dritte abgegeben wurden, liegen der Bundesregierung keine Angaben vor. Belastbare Aussagen über Verpachtung oder Verkauf besitzt die Bundesregierung nicht und sind in der Kürze der Zeit nicht zu beschaffen.

3. Welche Einnahmen wurden bei diesen Verkäufen erzielt?

Der Bundesregierung liegen keine belastbaren Daten vor; sie sind in der Kürze der Zeit nicht zu beschaffen.

4. Inwieweit kann die Bundesregierung bei Streckenverkäufen durch die DB Netz AG Einfluss nehmen?

Auf die Ausgestaltung der Angebote gemäß § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) und Verhandlungen der EIU des Bundes mit potenziellen Interessenten kann die Bundesregierung keinen Einfluss nehmen.

5. Wie sieht jeweils die rechtliche Voraussetzung für eine Verpachtung und einen Verkauf bundeseigener Strecken des Schienennetzes aus?

Bei der Abgabe von Strecken der DB AG sind Artikel 87e des Grundgesetzes (GG) sowie die engen Voraussetzungen des § 11 AEG und § 26 des Gesetzes zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen zu beachten. Für Eisenbahnen des Bundes ist das Recht zur Veräußerung der eigenen Eisenbahninfrastruktur durch Artikel 87e Absatz 3 und 4 GG eingeschränkt. Eine Veräußerung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen der Eisenbahnen des Bundes ist jedoch unbedenklich, wenn diese nach § 11 AEG auch stillgelegt werden können.

6. Welche nichtbundeseigenen Strecken wurden seit dem 1. Januar 2007 über das GVFG-Bundesprogramm mitfinanziert, und um welche Maßnahmen (z. B. Instandhaltung, Ausbau) handelte es sich hierbei?

Im Rahmen des Bundesprogramms nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) wurden der Aus- und Neubau folgender Eisenbahnstecken der nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) mitfinanziert:

NE	Strecke	Neu-/Ausbau
Stadtbahn Saar GmbH	Saarbrücken, Stadtbahn Saar, Etzenhofen–Lebach, Saargmünd–Brebach	Neubau
Albtal-Verkehrsgesellschaft	Karlsruhe, Stadtbahn, Rastatt–Forbach–Freudenstadt	Ausbau
Farge-Vegesacker Eisenbahn	Ausbau der Strecke Bremen-Farge–Bremen-Vegesack	Ausbau
Euregiobahn	Reaktivierung der Strecke Stolberg–Weisweiler, Neubau der Strecke Weisweiler–Langerwege, Reaktivierung der Strecke Herzogenrath–Stolberg	Aus- und Neubau
AKN-Eisenbahn AG (Eisenbahn Altona-Kaltenkirchen-Neumünster)	Ausbau der Strecke Hamburg-Eidelstedt–Kaltenkirchen	Ausbau

7. Welche nichtbundeseigenen Strecken wurden seit dem 1. Januar 2007 im Rahmen der Kompensationszahlungen für die ehemaligen GVFG-Länderprogramme mitfinanziert, und um welche Maßnahmen (z. B. Instandhaltung, Ausbau) handelte es sich hierbei?

Die Kompensationszahlungen für die ehemaligen GVFG-Länderprogramme erhalten die Länder nach dem Entflechtungsgesetz zur eigenständigen Bewirtschaftung. Dem Bund liegen keine Informationen darüber vor, welche Maßnahmen im Detail hieraus finanziert werden.

8. Gibt es darüber hinaus die Möglichkeit, ehemals bundeseigene Strecken, die verpachtet oder verkauft worden sind, finanziell durch den Bund zu unterstützen?

Nein. Einer Finanzierung nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) steht § 9a Absatz 4 BSWAG entgegen. Danach ist eine derartige Förderung eines einmal abgegebenen Schienenweges durch den Bund in der Zukunft ausgeschlossen, es sei denn, es wird ein Bedarf im Sinne von § 1 BSWAG festgestellt und die Schienenwege werden von den Eisenbahnen des Bundes betrieben. Im Übrigen ist danach das bei Fortsetzung des öffentlichen Verkehrs durch ein nichtbundeseigenes EIU sich ergebende Entfallen der Rückforderung der Bundesmittel ohnehin ausgeschlossen, wenn mit der Bundesförderung von vornherein beabsichtigt ist, die Schienenwege auf andere Eisenbahninfrastrukturbetreiber zu übertragen.

9. Wenn ja, bei welchen verpachteten und/oder verkauften Strecken und in welchem Rahmen hat der Bund Infrastrukturmaßnahmen mitfinanziert?

Es wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

10. Besteht die Möglichkeit, verpachtete oder verkaufte Schienenwege, die ausschließlich für den Güterverkehr genutzt werden, mit Bundesmitteln instand zu halten, oder beziehen sich die durch den Bund förderfähigen Vorhaben nur auf Strecken, die dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) dienen?

Die Schienenstrecken, die im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms gefördert werden sollen, müssen dem öffentlichen Personennahverkehr dienen.

11. Plant die Bundesregierung die Mitfinanzierung nichtbundeseigener Eisenbahninfrastruktur in den Jahren 2012 und 2013, und wenn ja, um welche Vorhaben handelt es sich konkret?

Derzeit nein.

12. Welche gesetzlichen Grundlagen müssten für eine weitreichendere Mitfinanzierung nichtbundeseigener Bahninfrastruktur geschaffen werden, bzw. ist ein Bundesgesetz geplant, das die Finanzierung nichtbundeseigener Strecken (Schiene) vorsieht?

Eine Verfassungsänderung ist nicht erforderlich, um gesetzliche Regelungen zur dauerhaften Finanzierung des Ausbaus und des Erhalts der Infrastruktur der NE durch den Bund zu schaffen. Basis ist der Kompetenztitel in Artikel 74 Absatz 1 Nummer 23 GG. Die Aufgabe des Vollzugs eines solchen Infrastruktur-

gesetzes zur Förderung der Eisenbahninfrastruktur der NE kann dem Bund nach Artikel 87e Absatz 2 GG durch Bundesgesetz mit Zustimmung des Bundesrates ganz oder teilweise übertragen werden. Die aus der Wahrnehmung der Aufgabe resultierenden Kosten wären vom Bund zu tragen (vergleiche Artikel 104a Absatz 1 GG).

13. Plant die Bundesregierung angesichts der Möglichkeit, Schienennetze im Besitz nichtbundeseigener EIU in den überregionalen Schienengüterverkehr aufnehmen zu können und gerade vor dem Hintergrund des wachsenden Transportaufkommens, eine gesetzliche Änderung zur Mitfinanzierung dieser Strecken?

Hier werden Überlegungen angestellt.

14. Haben nach Kenntnis der Bundesregierung Bundesländer in verpachtete bundeseigene Strecken investiert?

    Wenn ja, wie hoch waren diese Investitionen, und um welche Strecken handelt es sich?

Dazu liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

15. Liegen der Bundesregierung Informationen über Investitionen vonseiten eines Bundeslandes in Schienennetze nichtbundeseigener EIU vor?

    Wenn ja, wie hoch waren diese Investitionen, und um welche Strecken handelt es sich?

Nein.

Anlage

Kleine Anfrage Nr. 17/8198

Datum	Strecke	Länge	Land
01.11.94	(Betzdorf–)Grünebach–Daaden	10 km	RP
31.12.94	Schorndorf–Rudersberg (–Welzheim)	10 km	BW
31.08.95	Weil der Stadt–Calw	23 km	BW
03.10.95	Bad Doberan–Ostseebad Kühlungsborn West	15 km	MV
31.10.95	Böblingen–Dettenhausen	17 km	BW
01.01.96	Putbus–Göhren	24 km	MV
26.01.96	Grötzingen–Eppingen (Verpachtung)	41 km	BW
17.03.96	Stahringen–Stockach (Verpachtung)	10 km	BW
31.05.96	Metzingen–Urach	10 km	BW
21.11.96	Hintschingen–Zollhaus Blumberg	16 km	BW
01.12.96	Zittau–Oybin/Jonsdorf	16 km	SN
02.12.96	Tübingen–Herrenberg	21 km	BW
01.02.97	Alzey–Kirchheimbolanden	16 km	RP
27.04.97	Hinterweidenthal Bahnhof–Bundenthal-Rumbach	15 km	RP
01.05.97	Grevesmühlen–Klütz	15 km	MV
01.03.98	Papierfabrik (km 16,4)–Hessisch Lichtenau	19 km	HE
01.05.98	Eppingen–Heilbronn (Verpachtung)	24 km	BW
02.06.98	Kaarst–Neuß und	6 km	NW
	Düsseldorf-Gerresheim–Dornap-Hahnenfurt	15 km	NW
21.08.98	Ebern–Maroldsweisach (Verpachtung)	16 km	BY
01.11.98	Cranzahl–Kurort Oberwiesenthal	17 km	SN
31.12.98	Herzberg Stadt–Beeskow	100 km	BB
21.05.99	Paderborn Hbf–Büren (Westf)	27 km	NW
15.06.99	Kleinengstingen–Oberheutal (Verpachtung)	23 km	BW
01.08.99	Einbeck-Salzderhelden–Einbeck Mitte	4 km	NI
15.08.99	Niebüll–Süderlügum Bundesgrenze	13 km	SH
11.10.99	Langenlonsheim–Morbach (Verpachtung bis 31.12.02, danach wieder DB Netz AG)	78 km	RP
01.11.99	Dessau Wörlitzer Bf–Wörlitz (Verpachtung)	19 km	ST
27.12.99	Hagen-Haspe–Ennepetal-Altenvoerde	8 km	NW
31.12.99	Anschluss Eichbühl–Langquaid	6 km	BY
06.03.00	Maulbronn West–Maulbronn (Verpachtung)	2 km	BW
08.08.00	Wilburgstetten–Dombühl (Verpachtung)	31 km	BY
13.08.00	Gessertshausen–Fischach	8 km	BY
01.10.00	Nördlingen–Anschlussstelle Wassertrüdingen	24 km	BY
01.10.00	Rastatt–Freudenstadt Hbf (Verpachtung)	58 km	BW
07.10.00	Freiberg (Sachsen)–Holzhau und	30 km	SN
	Berthelsdorf (Erzg.)–Brand-Erbisdorf (Verpachtung)	3 km	SN
30.10.00	Stolberg (Rheinland) Hbf–Walheim Bundesgrenze	17 km	NW
01.11.00	Pforzheim Hbf–Pf-Brötzingen–Bad Wildbad	20 km	BW
30.12.00	Ausweichanschlussstelle Oberbrügge–Halver	6 km	NW
30.12.00	Lemgo–Barntrup	18 km	NW

01.04.01	Lauchringen–Weizen	21 km	BW
01.05.01	Sedelsberg–Ocholt	28 km	NI
15.05.01	Erlau (b. Passau)–Hauzenberg	12 km	BY
16.06.01	Stollberg (Sachsen)–Chemnitz-Zwönitzbrücke (Verpachtung)	18 km	SN
29.06.01	Kaisersesch–Gerolstein (Verpachtung)	50 km	RP
01.07.01	Stolberg (Rheinland) Hbf–Anschlussstelle Frenz	10 km	NW
15.07.01	Eggenstein–Karlsruhe-Knielingen	9 km	BW
31.07.01	Landesgrenze BY/TH–Sonneberg Hbf–Ernstthal a. R. (Verpachtung)	27 km	TH
31.07.01	Eisfeld–Sonneberg Hbf (Verpachtung)	33 km	TH
22.09.01	Haldensleben–Weferlingen und	32 km	ST
	Abzweig Süplingen–Anschlussstelle Dönstedt (Verpachtung)	3 km	ST
30.10.01	Lüchow–Dannenberg Ost	21 km	NI
25.11.01	Frensdorf–Ebrach[1]	29 km	BY
31.12.01	Rheine–Spelle	11 km	NI
01.01.02	Balingen (Württemberg)–Schömberg (b. Rottweil)	13 km	BW
04.02.02	Bayreuth Hbf–Warmensteinach	22 km	BY
09.02.02	Stollberg (Sachsen)–St. Egidien	19 km	SN
	Abzw. Neuoelsnitz–km 1,08 (Blocksignal B)		
22.02.02	Helmstedt–Grasleben	17 km	NI
10.04.02	Niemegk–Belzig (Verpachtung)	10 km	BB
01.05.02	Lollar–Mainzlar/Anst. Didierwerke	4 km	HE
27.07.02	Bitburg-Erdorf–Bitburg	6 km	RP
15.09.02	Chemnitz Zwönitzbrücke–Chemnitz Süd (Verpachtung)	4 km	SN
30.09.02	Hainichen–Niederwiesa	18 km	SN
13.12.02	Neumünster–Neumünster Süd	3 km	SH
31.10.03	Anschlussstelle Hassel–Niedergörne (Verpachtung)	11 km	ST
31.10.03	Querfurt–Vitzenburg (Verpachtung)	16 km	ST
30.11.03	Ilmenau–Themar (Verpachtung)	42 km	TH
30.11.03	Neuoelsnitz–Lugau (Verpachtung)	2 km	SN
31.12.03	Pritzwalk–Meyenburg–Karow	45 km	BB/MV
31.12.03	Pritzwalk–Putlitz	17 km	BB
31.12.03	Cloppenburg–Friesoythe (FEG)	26 km	NI
01.03.04	Ettringen–Türkheim (Verpachtung)	8 km	BY
01.04.04	Wasserburg (Inn) Bf–Wasserburg (Inn) Stadt	4 km	BY
14.04.04	Hermeskeil–Türkismühle (Verpachtung)	22 km	RP/SL
21.06.04	Radebeul Ost–Radeburg (Schmalspurbahn, Verpachtung)	18 km	SN
01.09.04	Hagenow Land–Zarrentin	31 km	MV
10.09.05	(Schelklingen–) km 57,00 –Oberheutal (Verpachtung)	19 km	BW
05.10.04	Freital-Hainsberg–Kurort Kipsdorf (Schmalspurb., Verpachtung)	26 km	SN
31.12.04	Roßberg–Bad Wurzach	11 km	BW
07.01.05	Scharzfeld–Bad Lauterberg	4 km	NI
31.01.05	Straußfurt–Großheringen (Verpachtung)	51 km	TH
20.03.05	Hattingen (Ruhr)–Herbede (Verpachtung)	10 km	NW
31.03.05	Pratau–Pretzsch (Verpachtung)	17 km	ST
	km 33,2–Elsnig (Elbe)–Torgau (Verpachtung)	8 km	SN
	Pretzsch–Eilenburg Ost (Verpachtung)	36 km	ST/SN
13.04.05	Gochsheim (Ufr.)–Kitzingen-Etwashausen (Verpachtung)	42 km	BY
30.04.05	Gernrode–Quedlinburg (Verpachtung)	9 km	ST
27.07.05	Bad Endorf–Obing (Verpachtung)	18 km	BY
31.10.05	Nossen–Freiberg (Sachsen) (Verpachtung)	23 km	SN
01.12.05	Raubach–Altenkirchen (Westerwald)	19 km	RP
27.12.05	Schwackenreute–Mengen	28 km	BW

[1] Genehmigung zur Betriebseinstellung am 8. Mai 2003 durch das Land Brandenburg auf Antrag der NE erteilt.

30.04.06	Blankenburg (Harz)–Michaelstein–Elbingerode (Harz) (Verp.)	18 km	ST
15.05.06	Falkenberg (Elster)–Herzberg (Elster) (Verpachtung)	11 km	BB
31.07.06	(Königs Wusterhausen–) km 1,750–Schöneicher Plan–Zossen	15 km	BB
10.12.06	Heimbach (Nahe)–Baumholder	7 km	RP
31.12.06	Salzwedel–Geestgottberg (Verpachtung)	41 km	ST
26.01.07	Ebersbach (Sachsen)–Niedercunnersdorf W 15	16 km	SN
	Niedercunnersdorf–Löbau (Sachsen) (Verpachtung)		
23.04.07	Gelsenkirchen Horst Nord–Anst. VEBA	1 km	NW
18.08.07	Blankenberg (Meckl.)–Dabel	19 km	MV
28.11.07	Strullendorf–Frensdorf	32 km	BY
	Frensdorf–Schlüsselfeld (Verpachtung)		
15.12.07	Golzow–Brandenburg Hbf	16 km	BB
01.03.08	Neustadt (Dosse)–Pritzwalk (Verpachtung)	40 km	BB
01.03.08	Karow (Meckl.)–Waren (Müritz) (Verpachtung)	33 km	MV
30.09.08	Neukirch (Lausitz) West–Neustadt (Sachsen) (Verpachtung)	11 km	SN
31.10.08	Kall–Anst. Höddelbusch (km 10,4) (Verpachtung)	10 km	NW
15.12.08	Eschwege West km 49,756–Eschwege	3 km	HE
31.12.08	(Templin–) km 80,422–km 114,250 (–Prenzlau)	34 km	BB
31.12.08	Belzig–Golzow	20 km	BB
31.01.09	Nebra–Artern	25 km	ST/TH
31.01.09	Karlsruhe West km 1,020–Karlsruhe Hafen km 1,690	1 km	BW
05.04.09	Schönberg (Vogtl.)–Schleiz–Schleiz West (Verpachtung)	16 km	TH
25.05.09	Büchenbeuren–Morbach (Verpachtung)	19 km	RP
11.07.09	Senden–Weißenhorn (Verpachtung)	9 km	BY
15.01.10	Bundesgrenze zur CR–Seifhennersdorf–Eibau (Verpachtung)	9 km	SN
29.06.10	Neumarkt-St.Veit–Frontenhausen-Marklkofen (Verpachtung)	23 km	BY
31.10.10	Sondershausen-Jecha–Sondershausen (Verpachtung)	7 km	TH
31.12.10	Lindern–Oberbruch	9 km	NW
01.02.11	Bad Saarow-Pieskow–Beeskow	19 km	BB
31.03.11	Neustadt (Dosse)–Neuruppin West und	39 km	BB
	Neuruppin Rheinsberger Tor–Herzberg (Mark)		
30.06.11	Beucha–Trebsen (Mulde) (Verpachtung)	16 km	SN
	Summe	2 353 km	



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333